

3 1761 11649096 2

CA1  
T  
-M15

# ABILITY PLUS

A transportation newsletter  
for the disabled community



September 1991



Transport Canada  
Policy and  
Coordination

Transports Canada  
Politiques et  
coordination

Canada



## **Message from the Minister of Transport**

As we near the end of the International Decade for persons with disabilities we can look back at the progress we have made towards improving the accessibility of our transportation system. The past ten years have certainly demonstrated the need for an integrated accessible transportation system for all Canadians.

Whether we travel by boat, train, bus, car or plane, millions of travellers every day experience first hand what transportation means in our daily lives.

Although we have come a long way towards our goal of full accessibility, many barriers still exist.

As Minister of Transport I want to take this opportunity to underscore my personal commitment to ensuring Canada's transportation system is as safe and accessible as possible. It is a priority of the federal government to remove barriers to transportation through the implementation of initiatives that will provide all Canadians easier access. In this way we will prosper both economically and socially as our transportation sector serves us well.

On the international scene, Canada has gained considerable recognition in the area of technological achievements through the Transportation Development Centre and this will most certainly continue. Implementation of these technologies, however, is a pressing concern which must be addressed.



*Transport Minister Jean Corbeil*

It must also be recognized, however, that accessible transportation is a shared responsibility. While being a leading partner in the field, Transport Canada invites industry and other levels of government to share in our commitment to Canadians.

It is a dynamic field which is becoming increasingly important. Currently, 13.3 per cent of the Canadian population is disabled and demographics show that our population is rapidly aging. Clearly, a transportation system which is fully accessible is a goal shared by all.

I am confident that within our fiscal framework the federal government, through cooperative ventures with other levels of government and the private sector, will be able to ensure adequate levels of service leading towards the goal of a fully integrated and accessible transportation system encompassing all modes of transport.



## VEHICLE ACCESSIBILITY

### 14-metre Accessible Intercity Coach



14-metre Intercity Coach

A newly-developed, 14-metre intercity coach offers complete accessibility to travellers who are elderly or disabled while providing all the benefits of a luxury coach.

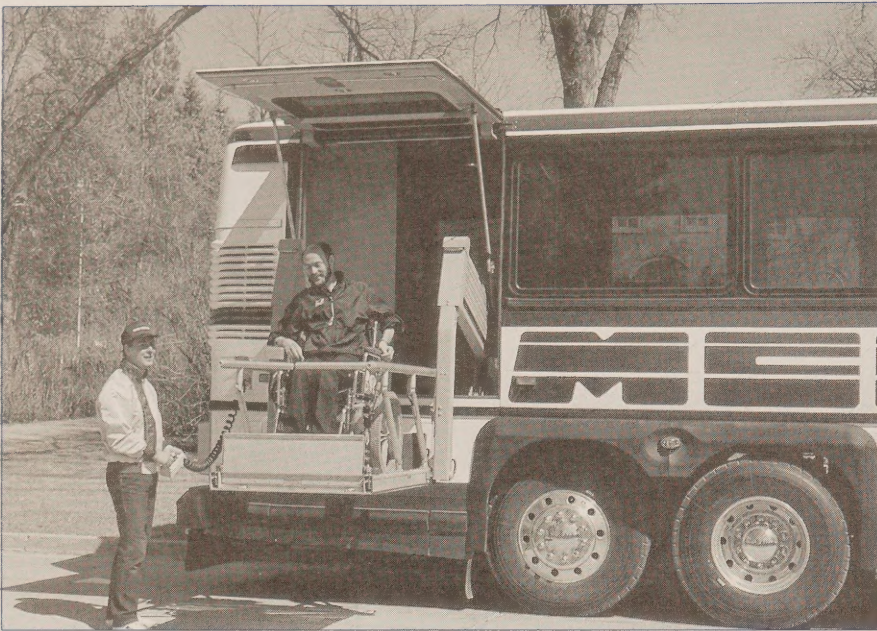
Developed by Motor Coach Industries of Winnipeg with financial support provided by Transport Canada, the bus has a number of innovative features including a self-contained modular hydraulic wheelchair lift, four wheelchair tie-down positions, and a fully accessible washroom facility designed to accommodate passengers with restricted mobility and impaired vision. The wash-

room has push-button doors, a water faucet activated by an infrared sensor and a rotating toilet for easy access from either side. In addition, the bus is equipped with improved heating, air conditioning, ventilation and suspension systems for the ultimate in passenger comfort.

Certain provincial restrictions regarding length and weight currently prohibit these buses from operating on most Canadian highways. Some provinces and territories, however, are already taking steps to relax the regulations and permit the use of these larger

*cont'd on page 4*





*Self-Contained Elevator Lift*

buses. They are Manitoba, Saskatchewan, the Yukon, and Alberta. Others are reserving judgement until a committee of the Transportation Association of Canada addresses some outstanding technical issues regarding axle weight and dimensions.

Meanwhile, the prototype continues to be demonstrated to various officials, consumer groups and the general public in various places across Canada.



*Fully Accessible Washroom*



## Accessible Bus Demonstration

A three-year demonstration project run by Canada Coach Lines to provide integrated accessible intercity bus service in the Kitchener, Hamilton, St. Catharines and Niagara Falls corridor is on solid ground.

Industries of Winnipeg with financial support provided by Transport Canada. Each bus is equipped with an internal elevator lift, two wheelchair tie-down stations, and aids for passengers with sensory impairments. In addition,

"Washington" transfer chairs have been placed at each terminal to accommodate passengers with mobility impairments. The lightweight, narrow wheelchairs are used to help passengers move down the bus aisles and provide access to conventional seats.

The project, which began in October 1989, is providing data on the market demand and economic viability of such a service for application to other corridors throughout Canada. An interim report regarding the project will be available within the next few months. As well, a promotional video is now available - see page 14 for details.



*Internal Elevator Lift*

To date, a total of 214 one-way trips, or on average about 12 each month, have been made by passengers with wheelchairs. A Canada Coach Lines user survey shows that more than three-fifths of these passengers made more frequent trips due to the availability of the service. During a free-ride promotional campaign one week in November 1990, 31 trips were made by persons in wheelchairs.

The six buses used in the project were built by Motor Coach

For reservations or route information call toll free 1 800 263-8582.



*Canada Coach Line Intercity Accessible Bus*



## Accessible Taxis



*GSM Taxi*

A Transport Canada demonstration project in Ottawa has shown the need for a widespread taxivan service for people with disabilities that is integrated within the regular taxi fleet.

The two-year project, which ended in May 1991, used four modified minivans equipped with wheelchair ramps. It uncovered a demand for at least 50 of these vehicles in the Ottawa region, which can also be used by able-bodied passengers.

Prior to the project, cab drivers were reluctant to use the vans due to concerns about lost income. This was quickly dismissed, however, as on the average passengers with disabilities tended to take longer trips and provide better tips. In addition, the demand for accessible taxi service peaked during mid-morning and evening which comple-

ments rather than conflicts with the demand for regular taxi service. Even though the original capital outlay is greater for accessible vehicles, the demand is definitely there and expected to increase. A consultant study report on the project is available.

As well, a new taxi accessible to both disabled and non-disabled passengers, is operating on a trial basis in the Montreal area.

The prototype taxi vehicle, developed jointly by GSM Production Inc. and Transport Canada's Transportation Development Centre, has been operated by a taxi company on behalf of the Montreal Urban Community Transit Corporation since February 1991.

The GSM taxi demonstration is part of a larger project involving six accessible taxis adapted for use by persons with disabilities. They are being tested in four areas of Quebec.

The project, funded under the Canada-Quebec Subsidiary Agreement on Transportation Development, is scheduled to last for a period of one year after which the performance and effectiveness of the six vehicles will be compared.



## Ferry Accessibility

The ferry M.V. Prince Edward of Northumberland Ferries which operates between Caribou, N.S., and Wood Island, P.E.I., has recently undergone a number of accessibility improvements.

Changes made to the federally-subsidized ferry include the installation of an accessible washroom, automatic door opening systems, ramps where door sills posed a barrier, and

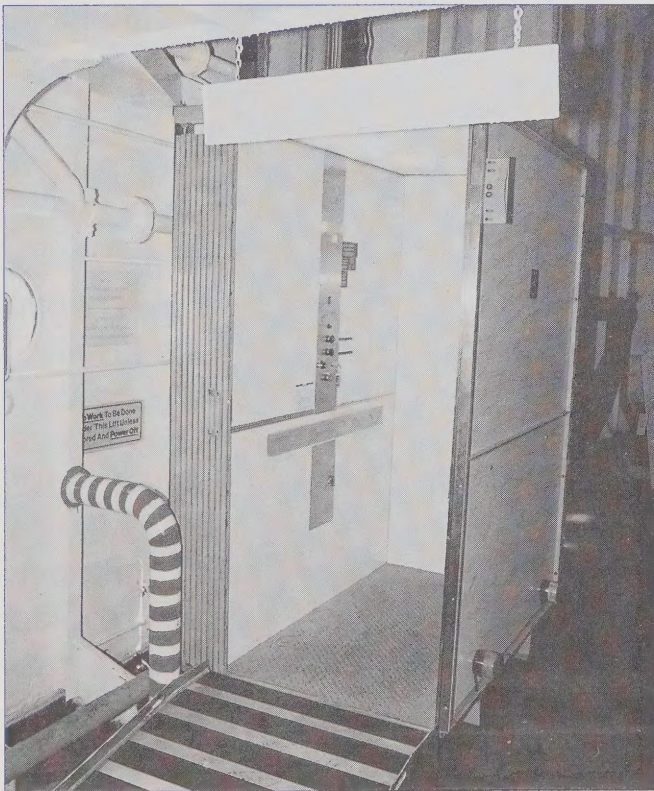


*The Prince Edward*

visual alarms as warning systems for hearing impaired travellers. The main addition is the installation of a level change system, developed through the Transportation Development Centre of Montreal, to facilitate the transfer of disabled passengers between the car and passenger decks.

The level change system, installed in the winter of 1990, was officially commissioned in May 1991 and will be evaluated in regular ferry service over the next few months.

The changes, initiated by Northumberland Ferries, are a result of a Transport Canada accessibility study completed in 1990.



*Level change system*



## TESCAR

When Air Canada and Canadian Airlines International put two new special-needs electric vehicles to the test at Pearson International Airport in Toronto in August 1990, reactions were immediately positive.

The low-floor prototypes were developed by Tescar Inc. in cooperation with Transport Canada and are designed to shuttle persons with disabilities and those requiring assistance at airport terminals.

The vehicles can carry up to four passengers at a time, and will accommodate a wheelchair when the centre seat is removed.

The prototypes were recently transferred to Vancouver and Halifax airports for further demonstration and evaluation as part of the test trials.

Canadian Airlines International has also purchased five of the Tescar vehicles for use in the new Terminal 3 at Pearson International.



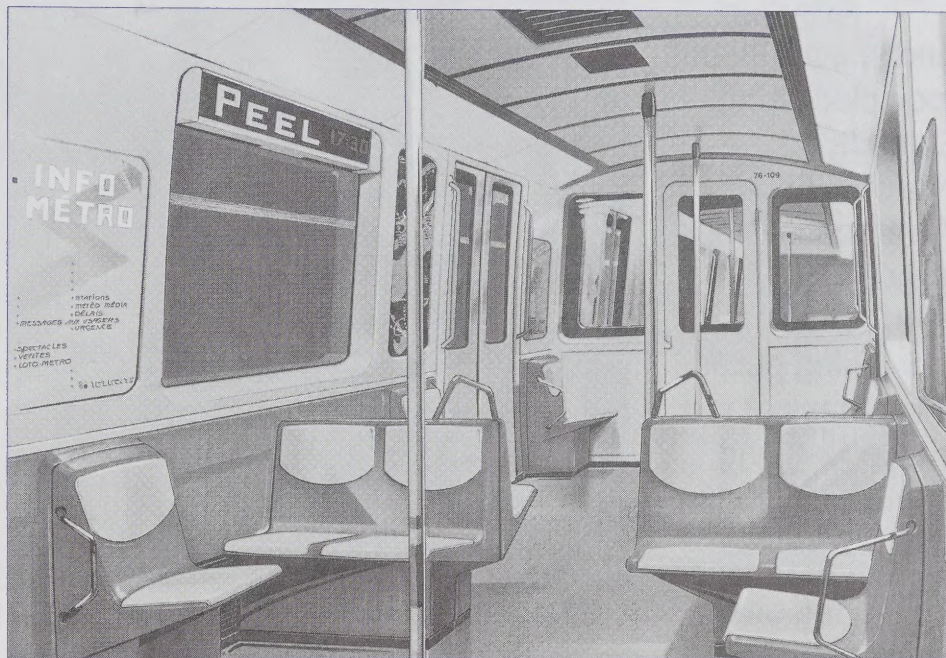
TESCAR



## COMMUNICATION AND ORIENTATION

### Integrated Communications, Information, and Security System

Passengers with auditory and visual impairments are getting improved services thanks to a communications system known as the Integrated Communications Information and Security System (ICISS) developed by Télécité Inc. of Montreal.



*Subway Car with ICISS*

The system has been installed in three Montreal Metro subway cars for a six-month demonstration project that began July 15, 1991. It provides information in enhanced visual and audio formats on time, weather, the next station, as well as any emergency information. When primary information is not being provided, the ICISS is also used for advertising. The pilot project will also be able to assess whether the system can largely pay for itself through advertising sponsorships.

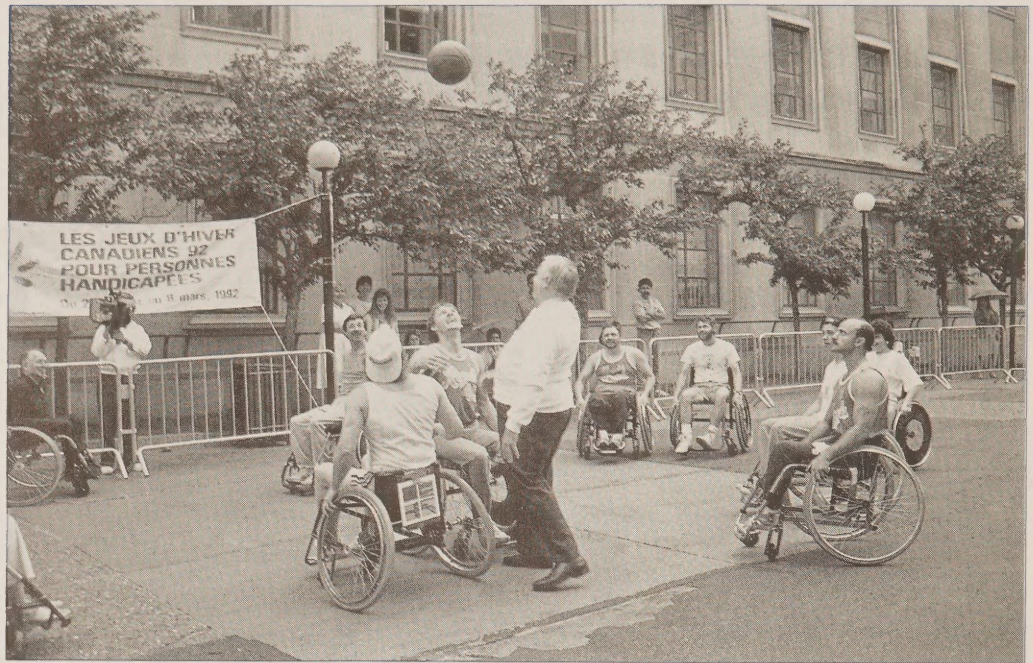
Full implementation of ICISS, funded by Transport Canada, Télécité Inc., the Ministry of Transport of Quebec and the Montreal Urban Community Transit Corporation (MUCTC), will be decided after the demonstration period by Télécité and the MUCTC.

If successful, it may be considered for use in other modes of transportation.



## National Access Awareness Week

Activities and special events took place across Canada during National Access Awareness Week, May 26 to June 1 1991, aimed at increasing public awareness of the challenges and barriers persons with disabilities encounter.



*Wheelchair Basketball Game*

One of the highlights of the week was a fast-paced wheelchair basketball game between the Ottawa Royals wheelchair basketball team and a Transport Canada team in Ottawa. Transport Minister Jean Corbeil, who threw the opening "tip-off," congratulated the Ottawa Royals, some of whose members are on the Canadian national team, for their success.

The game was also used to promote the upcoming Winter Games for Disabled Persons, which will take place in the National Capital Region in late February of 1992.

Another of the week's highlights occurred in Kitchener-Waterloo, London and Toronto at the "People in Motion" exhibit, where the Canada Coach Lines accessible buses were on display.



## **Transportation Information Base (TIB) of People with Disabilities**

The Hickling Corporation, under contract to Transport Canada's Transportation Development Centre, recently completed the design and implementation of what may be the world's most extensive national data base of information on people with disabilities and their experiences and difficulties encountered in transportation.

The information base contains survey data from Statistics Canada's 1986 Health and Activity Limitation Survey (HALS), and consists of files on approximately 185,000 individuals, including adults, children and residents of institutions. The information base also contains data from the 1983 Canadian Health and Disability Survey (CHDS), and other sources, to cover particular information gaps. It includes socio-economic-geographic data as well as information on travel and type of disability. The information base also provides special analysis of a unique subset — people who have transportation-related disabilities. It permits forecasts, and the addition of more information, such as Statistics Canada's 1991 HALS.

As part of their work, Hickling has produced a final summary report that describes the design and structure of the information base. It highlights analytical findings of what amounts to a unique market research tool for developing services, vehicles and devices, as well as policy to improve transportation accessibility in Canada.

Copies of the project's summary report may be obtained from Transportation of Disabled Persons Program, Transport Canada, Tower C - 26th Floor, Place de Ville, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

For further information on access to TIB, write to the above address or Trevor Smith, Transportation Development Centre, 200 René Lévesque Blvd. West, 6th Floor, West Tower, Montreal, Quebec H2Z 1X4.



## **Braille/Large Print Safety Card Project**

Transport Canada and the Air Transport Association of Canada are cooperating on a project to offer braille and large print safety cards to blind or visually impaired passengers on five commercial airlines.

Project participants include Air Canada, Canadian Airlines International, Air Atlantic, Air B.C. and Nation Air, and involve 253 aircraft.

The cards provide information on evacuation procedures, the crash safety

position and the location and operation of oxygen masks and flotation cushions.

The one-year project, which began June 1, 1991, will assess the card's customer acceptance, its applicability to safety in air transportation, and durability and life-expectancy in an aircraft environment.

For further information or comments regarding the project call 1 800 665-6478.

**MOBILITY PLUS** is published under the authority of the Honourable Jean Corbeil, Minister of Transport, and the Honourable Shirley Martin, Minister of State for Transport.

We would like to receive your comments and suggestions.  
Please write or call:

The Editor: Joanne St-Onge - (613) 991-6415  
**MOBILITY PLUS**  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower "C"  
26th Floor - ACCD  
Ottawa, Ontario K1A 0N5  
(613) 991-6412 Voice/TDD

This publication is available in braille and on audio cassette.



## **Reports and Video Material Available from Transport Canada**

### **REPORTS**

Accessibility of Small Aircraft to Disabled Travellers. Preliminary Design Study, December 1988. TP 9566E

Design Guidelines for Meeting the Access Needs of Blind and Visually Impaired Travellers in Transportation Terminals, December 1989. TP 10067E

Development of a Standard Interface Concept for Securing Wheelchairs in Accessible Vehicles, January 1989. TP 9734E

Development of a Wheelchair Securement System for Vans and Small Buses, February 1989. TP 9758E

Development of an Automobile Simulator for the Assessment and Training of Disabled Drivers, October 1989. TP 9913E

Development of a Level Change System for Federally Subsidized Vessels, Phase 1: Problem Definition/Concept Development, May 1990. TP 10376E

Development of a Portable Communicator/Translator Prototype, July 1990. TP 10556E

Edmonton Brokerage Demonstration Project: Final Evaluation Report, September 1987. TP 8331E

Elderly and Disabled Drivers Licensing Procedures, March 1990. TP 10212E

Ergonomic Assessment of Information and Communication Systems for Travellers with Disabilities, October 1989. TP 10023E

Evaluation of Two Station-Based Boarding Systems for Intercity Buses, October 1990. TP 9967E

Flight 201 has been Moved to Gate 102: Challenges Experienced by Travellers with Cognitive or Emotional Disabilities, June 1990. TP 10450E



**REPORTS cont'd.**

Intercity Travel and the Deaf and Hard of Hearing Traveller: Analysis of the Current State of Accessibility, September 1989. TP 9839E

Parking for Disabled Persons: A Review of Current Canadian Policies and Programs. September 1990, TP 10413E

Ottawa Accessible Taxi Demonstration Project, April 1991

Proceedings of Regional Workshops on the Access to Transportation for Persons who are Deaf or Hard of Hearing, March 1990. TP 10620E

Design Guidelines for Meeting the Access Needs of Blind and Visually Impaired Travellers in Transportation Terminals, December 1989, TP10067E

**VIDEOS**

Intercity Service for Everyone (1991)

The Transportation of Persons with Disabilities (1991)

**NEXT ISSUE**

- Aircraft boarding systems
- New transportation accessibility policy
- Independence '92
- Winter Games '92
- Progress on regulations
- and more



## PRÉSENTATIONS SUR CASSETTES VIDÉO

Le transport des personnes handicapées (1991)

Service de transport interurbain pour tous (1991)

### PROCHAIN NUMÉRO

Entre autres :

- Systèmes d'embarquement aéroportuaires
- Nouvelle politique sur l'accessibilité des transports
- Autonomie 92
- Jeux d'hiver de 1992
- État d'avancement de la réglementation



## Rapports et aides audio-visuelles disponibles de Transports Canada

### RAPPORTS

Étude sur l'adaptation des installations terminales de transport aux besoins des aveugles ou malvoyants: Lignes directrices d'aménagement, décembre 1987. TP 9048F

Exploitation expérimentale du système informatisé de régulation: Courtage des services de transport adapté à Vancouver, mars 1987. TP 7655F

Lignes directrices visant la conception d'installations terminales de transport concernant les besoins des voyageurs aveugles ou malvoyants, décembre 1989. TP 10067F

Le transport interurbain des voyageurs sourds ou malentendants: Analyse de l'accessibilité actuelle, mars 1990. TP 9839F

Le vol 201 a été déplacé à la porte 102: Problématique de transport des personnes ayant des difficultés d'ordre cognitif ou émotionnel, juin 1990. TP 10450F

Les résultats des ateliers régionaux sur l'accès aux transports pour les personnes sourdes ou malentendantes, mars 1990. TP 10620F



## Projet de carte de mesures de sécurité en braille et en gros caractères

tion, la position à prendre en cas d'écrasement, ainsi que sur l'emplacement et l'utilisation des masques à oxygène et des coussins flotteurs. Ce projet d'un an, qui a débuté le 1<sup>er</sup> juin 1991, permettra d'évaluer l'accueil réservé par les consommateurs à ces cartes, l'applicabilité de ces dernières à la sécurité aérienne, ainsi que leur durabilité à bord d'un aéronef. Pour plus de renseignements ou commentaires concernant ce projet, composer 1 800 665-6478.

Transports Canada et l'Association du transport aérien du Canada collaboreront à un projet pour que cinq lignes aériennes commerciales offrent des cartes de mesures de sécurité en braille et en gros caractères aux passagers atteints de cécité ou autres déficiences visuelles. Ce projet réunit Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International, Air Atlantic, Air B.C. et National et touche 253 aéronefs. Les cartes fournissent des renseignements sur les procédures d'évacua-

**ACCÈS DIRECT** est publié avec l'autorisation de l'honorable Jean Corbeil, ministre des Transports, et de l'honorable Shirley Martin, ministre d'État aux Transports. Nous aimerions recevoir vos commentaires et suggestions. Veuillez vous adresser à :

Joanne St-Onge, rédactrice en chef, au (613) 991-6415

ACCÈS DIRECT  
Transports Canada  
Place de Ville, tour C  
26<sup>e</sup> étage - ACCD  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5

(613) 991-6412 pour les personnes ayant une déficience auditive

Cette publication est disponible en braille et sur audio-cassette.



## Base de données sur le transport (BDT) des personnes handicapées

Dans le cadre de son travail, la Hickling Corporation a produit un rapport sommaire définitif qui décrit la conception et la structure de la base de données. Elle fait ressortir les résultats analytiques de ce qui représente un outil d'étude de marché unique pour la mise au point de services, de véhicules et de dispositifs et l'élaboration d'une politique qui accroisse l'accessibilité des transports au Canada.

Il est possible d'obtenir des exemplaires de ce rapport sommaire du Programme de transport des personnes handicapées, Transports Canada, Place de Ville, tour C, 26<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario), K1A 0N5.

Pour de plus amples

renseignements sur l'accès à la BDT, s'adresser à Trevor Smith, Centre de développement des transports, 200, boulevard René-Lévesque ouest, tour ouest, 6<sup>e</sup> étage, Montréal (Québec), H2Z 1X4.

Aux termes d'un marché conclu avec le Centre de développement des transports de Transports Canada, la Hickling Corporation a récemment terminé la conception et la mise en oeuvre de ce qui est peut-être la base de données nationale la plus complète du monde en ce qui concerne les personnes handicapées et leurs expériences et problèmes de transport.

Cette base renferme des

données de l'Enquête sur la santé et les limitations d'activités menée par Statistique Canada en 1986 et se compose de fichiers portant sur quelque 185 000 personnes, dont des adultes, des enfants et des pensionnaires d'établissements. Des données provenant de l'Enquête sur la santé et l'incapacité au Canada (ESIC) de 1983 et d'autres sources y sont aussi versées pour combler certaines lacunes au niveau de l'information. La base comprend des données socio-économiques et géographiques, ainsi que des

renseignements sur les déplacements et les types de handicaps. Elle fournit aussi une analyse spéciale d'un sous-ensemble unique, celui des personnes handicapées sur le plan des transports. Elle permet d'établir des prévisions et d'y ajouter d'autres renseignements, tels les résultats de l'Enquête sur la santé et les limitations d'activités de Statistique Canada, de 1991.



## Semaine nationale pour l'intégration des personnes handicapées



*Une partie de basket-ball en fauteuil roulant*

Des activités et des manifestations spéciales ont eu lieu dans tout le Canada pendant la Semaine nationale pour l'intégration des personnes handicapées, du 26 mai au 1<sup>er</sup> juin 1991. Elles visaient à sensibiliser davantage le public aux défis et aux obstacles que les personnes handicapées ont à relever ou à surmonter.

L'un des faits saillants de cette semaine a été la partie de basket-ball opposant les Royals d'Ottawa, une équipe en fauteuil roulant, à une équipe de Transports Canada à Ottawa. Le ministre des Transports Jean Corbeil a fait la première mise au jeu et félicité les Royals d'Ottawa, dont certains membres font partie de l'équipe nationale, pour leur succès.

Cette partie a aussi servi à faire connaître les prochains Jeux d'hiver pour personnes handicapées, qui auront lieu à la fin de février 1992 dans la région de la capitale nationale. Un autre des faits saillants de la Semaine s'est déroulé à Kitchener-Waterloo, à London et à Toronto, à l'exposition «People in Motion», où les autocars accessibles de la Canada Coach Lines étaient en montre.



## COMMUNICATION ET ORIENTATION

Système intégré de communication, d'information et de sécurité



Rame de métro avec système intégré de communication, d'information et de sécurité

Les passagers atteints d'une déficience auditive ou visuelle obtiennent des services améliorés grâce à un système de communication connu sous le nom de Système intégré de communication, d'information et de sécurité (ICISS), mis au point par Télécity Inc., de Montréal.

Ce système a été installé dans trois rames du métro de Montréal dans le cadre d'un projet-pilote qui a débuté le 15 juillet 1991, et qui durera six mois. Il offre une meilleure information visuelle et vocale sur l'heure, les conditions météorologiques et la prochaine station, ainsi que des consignes en cas d'urgence. Lorsqu'il n'affiche pas de l'information importante, il est utilisé pour de la publicité. Le projet-pilote permettra aussi de déterminer si le coût de ce système peut en grande partie être amorti grâce aux commanditaires qui l'utilisent à des fins publicitaires.

Lorsque Télécity et la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal (CTCUM) auront terminé l'essai en question, on décidera de l'à-propos d'implanter l'ICISS dans tout le réseau. Cette implantation serait financée par Transports Canada, Télécity Inc., le ministère des Transports du Québec et la CTCUM.

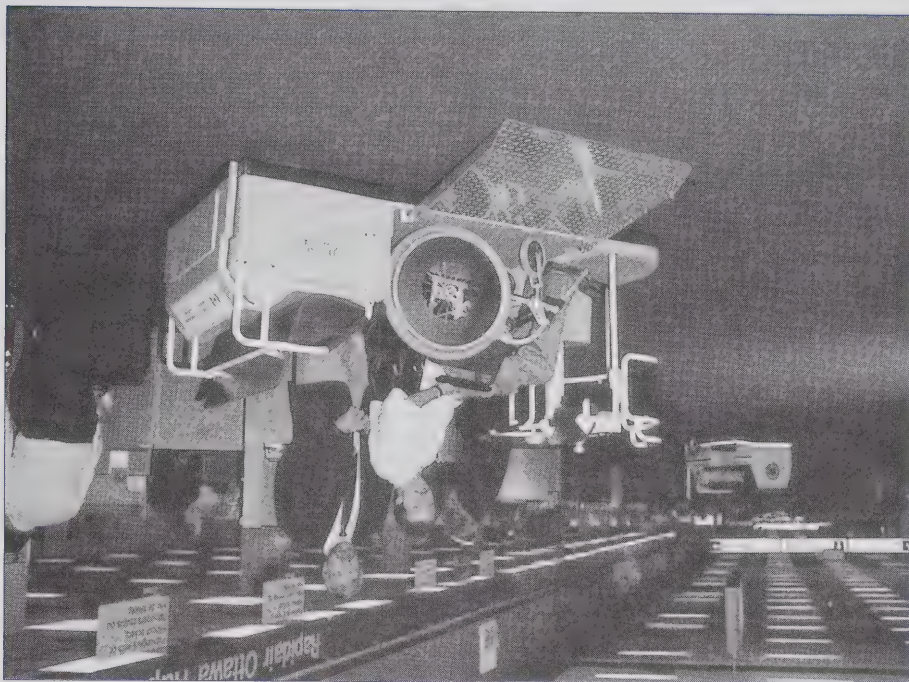
Si l'expérience s'avère un succès, on pourrait songer à l'utiliser dans d'autres modes de transport.



## TESCAR

Lorsque Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International ont mis à l'essai deux nouveaux véhicules électriques pour personnes handicapées en août 1990 à l'aéroport international Pearson, à Toronto, les réactions ont été aussitôt favorables. Ces prototypes à plancher surbaissé, mis au point par Tescar Inc. avec la collaboration de Transports Canada, sont conçus pour les personnes handicapées et autres qui ont besoin d'aide pour se déplacer dans les aérobares.

Ils peuvent transporter jusqu'à quatre personnes à la fois et offrent de la place pour un fauteuil roulant, une fois le siège central enlevé. Ils ont récemment été mis à l'essai aux aéroports de Vancouver et de Halifax où ils feront l'objet d'une évaluation. Depuis, les Lignes aériennes Canadien International ont aussi acheté cinq Tescar pour la nouvelle aérobase 3 de l'aéroport Pearson.



Le prototype TESCAR



## Accessibilité d'un traversier

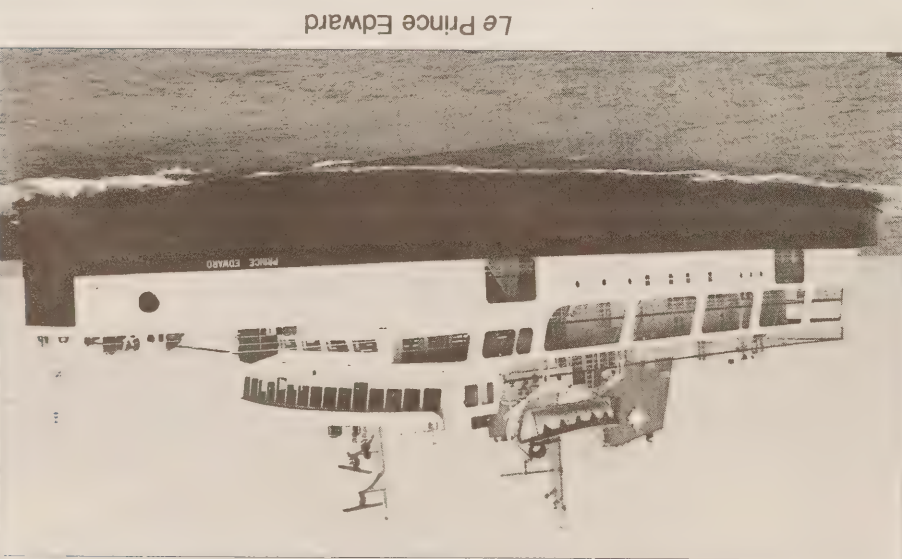
Le traversier Prince Edward de la compagnie Northumberland Ferries, qui est exploité pour les services entre Caribou (N.-É.) et Wood Island (I.-P.-É.), a récemment subi un certain nombre de modifications en vue d'augmenter son accessibilité.

### Les changements

apportés au traversier subventionné par le gouvernement fédéral comprennent l'installation d'une salle de toilette accessible pour les personnes handicapées,



Le système de changement de niveau



Le Prince Edward

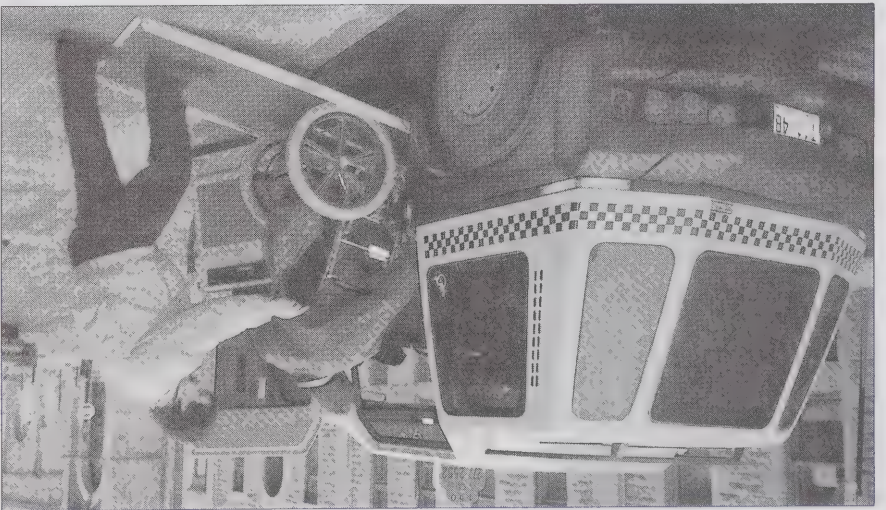
des systèmes automatiques d'ouverture des portes, des rampes là où le rebord des portes constituait un obstacle, et des alarmes visuelles pour les personnes ayant une déficience auditive. Le principal ajout est l'installation d'un système de changement de niveau, mis au point par le Centre de développement des transports de Montréal, pour faciliter le transfert des personnes handicapées entre les ponts réservés aux automobiles et ceux réservés aux passagers.

Le système de changement de niveau, installé à l'hiver 1990, a été officiellement commandé en mai 1991 et sera évalué dans le cadre du service de traversier régulier au cours des prochains mois.

Ces changements, entrepris par Northumberland Ferries, sont le résultat d'une étude sur l'accessibilité effectuée par Transports Canada et qui s'est terminée en 1990.



## Taxis accessibles



Un taxi GSM

Un projet-pilote de Transports Canada appliqué à Ottawa a démontré le besoin d'un service étendu de fourgonnettes-taxis pour les personnes handicapées et intégré au parc de taxis ordinaires.

D'une durée de deux ans, le projet qui a pris fin en mai 1991 a été réalisé au moyen de quatre mini-fourgonnettes modifiées et munies de rampes pour les fauteuils roulants. Il a donné lieu à une demande d'au moins 50 de ces véhicules pour la région d'Ottawa. Ces véhicules peuvent également être utilisés par des passagers non handicapés.

Avant le projet, les chauffeurs de taxi, craignant de perdre des revenus, étaient peu disposés à utiliser les fourgonnettes. Cette inquiétude s'est toutefois dissipée rapidement, car les passagers atteints d'un handicap avaient tendance en général à faire de plus longs trajets et à donner de meilleurs pourboires. Par ailleurs, la demande de services de taxi accessible atteignait un sommet au milieu

de la matinée et le soir, ce qui avait pour effet de compléter la demande de services de taxi régulier bien plus que d'entrer en conflit avec elle. L'investissement initial est plus important pour les véhicules accessibles, mais la demande existe bel et bien et elle ira en s'accroissant. On peut se procurer un rapport concernant une étude d'expert-conseil sur le projet.

En outre, un nouveau taxi accessible aux personnes handicapées ou non est exploité dans la région de Montréal, pour une période d'essai.

Le prototype de véhicule de taxi, mis au point conjointement par GSM Production Inc. et le Centre de développement des transports de Transports Canada, est exploité depuis février dernier par une compagnie de taxi, pour le compte de la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal.

Cet essai fait partie d'un projet plus important comprenant six taxis accessibles adaptés de façon à pouvoir être utilisés par les personnes handicapées. Ils sont mis à l'essai dans quatre régions du Québec.

Le projet, financé en vertu de l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports, est d'une durée d'un an, et sera suivi d'une comparaison du rendement et de l'efficacité des six véhicules en question.



## Démonstration d'autocars accessibles

Chacun d'eux est équipé d'un dispositif élévateur intérieur, de deux places pour l'assujettissement de fauteuils roulants, ainsi que d'aides pour les passagers ayant un handicap sensoriel. De plus, chaque gare est munie d'un fauteuil de transfert «Washington» pour les voyageurs dont la mobilité est réduite. Ces fauteuils roulants étroits et légers aident les voyageurs à parcourir l'allée des autocars et à prendre place dans les fauteuils classiques.

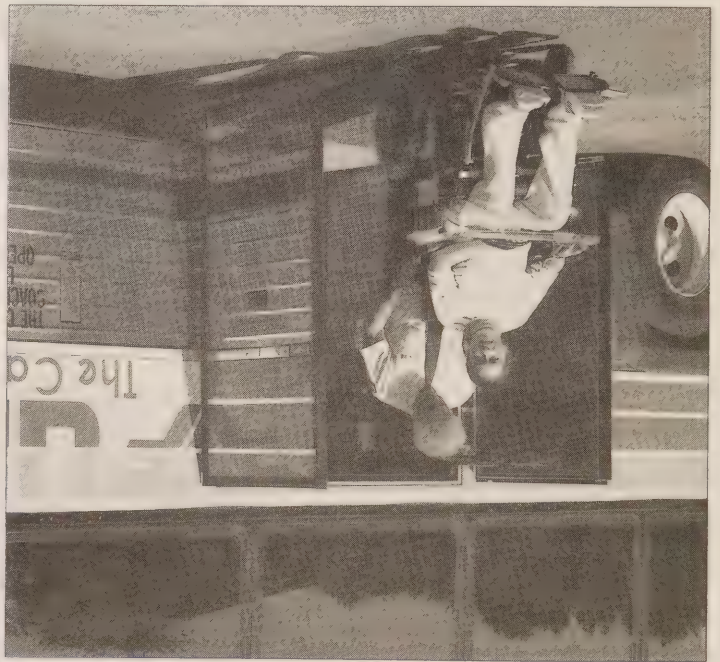
Ce projet, qui a débuté en octobre 1989, fournit des données sur la demande du marché et la rentabilité d'un service de ce genre en vue de son application dans d'autres corridors du Canada. Un rapport provisoire sur ce projet sera disponible dans les prochains mois. Il est déjà possible de se procurer une cassette vidéo publicitaire sur ce sujet (voir les détails à la page 14).

Pour réserver une place ou obtenir des renseignements sur les parcours, composer sans frais 1 800 263-8582.



*Autocar accessible de la Canada Coach Line*

Le projet de démonstration triennal exécuté par la Canada Coach Lines pour fournir un service intégré d'autocars accessibles dans le corridor Kitchener-Hamilton-St. Catharines-Niagara Falls est solidement établi.

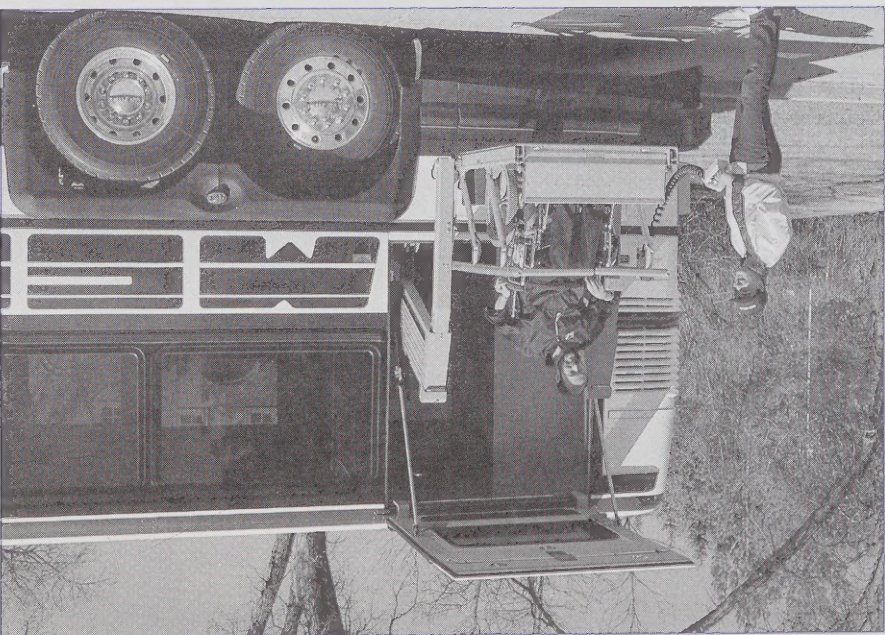


*Un dispositif élévateur intérieur*

À ce jour, 214 allers simples, soit une douzaine par mois en moyenne, ont été effectuées par des passagers en fauteuil roulant. Un sondage auprès des usagers de la Canada Coach Lines révèle que plus des trois cinquièmes d'entre eux ont voyagé plus souvent depuis l'introduction de ce service. Lors d'une campagne de promotion, des personnes en fauteuil roulant ont fait 31 voyages gratuits en une semaine en novembre 1990.

Les six autocars utilisés pour ce projet ont été construits par la Motor Coach Industries, de Winnipeg, avec l'aide financière de Transports Canada.



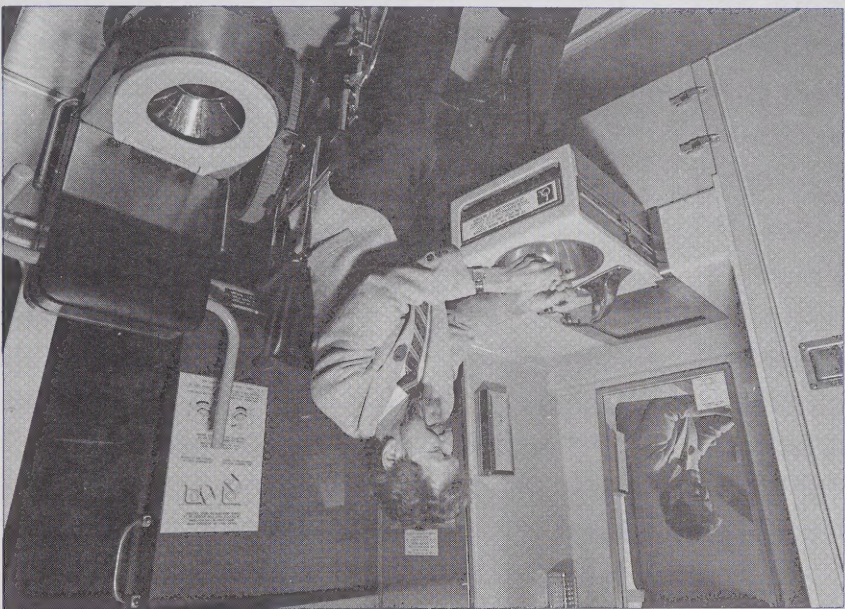


*Dispositif élévateur autonome*

provinces et un territoire prennent toutefois déjà des mesures pour assouplir leurs règlements afin de permettre la circulation de ces autocars plus longs. Il s'agit du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Yukon. D'autres réservent leur décision jusqu'à ce qu'un comité de l'Association des transports du Canada ait abordé certaines questions techniques en suspens liées au poids sur l'essieu et aux dimensions.

Entre-temps, le prototype continue d'être montré à divers responsables et groupes de consommateurs, ainsi qu'au grand public, en divers endroits du pays.

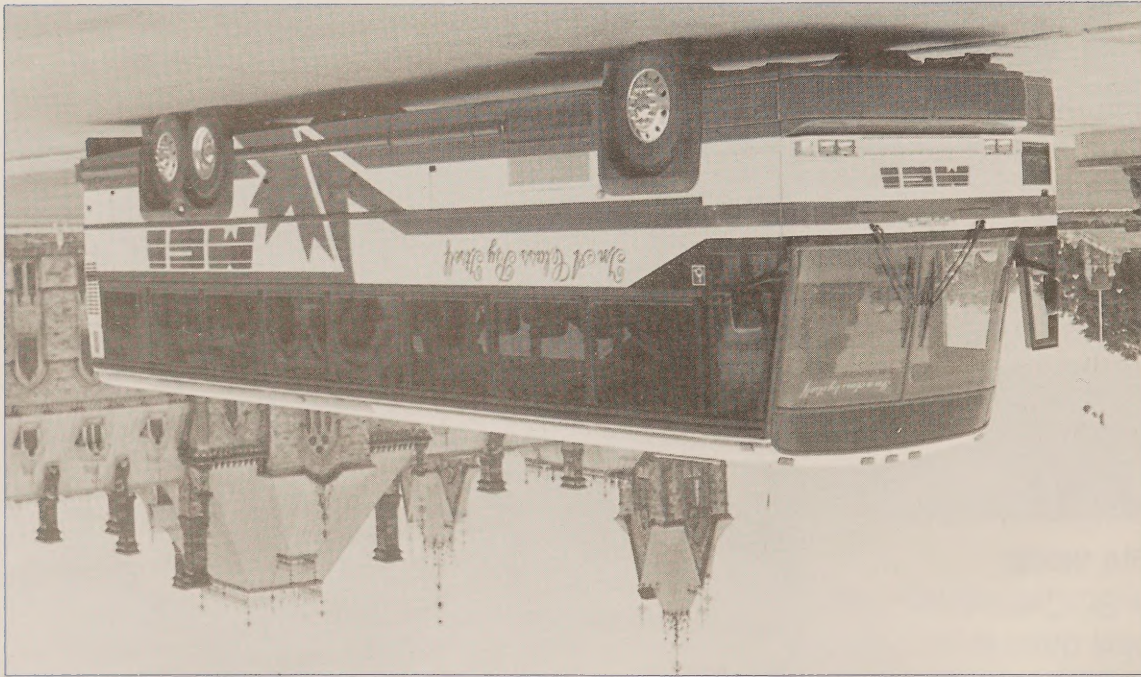
*Toilettes accessibles aux personnes handicapées*





## ACCESSIBILITÉ DES MOYENS DE TRANSPORT

Autocar accessible de 14 mètres



Autocar de 14 mètres

Un autocar de 14 mètres récemment mis au point est entièrement accessible aux personnes âgées ou handicapées tout en offrant les avantages d'un autocar de luxe.

Mis au point par la Motor Coach Industries, de Winnipeg, avec l'aide financière de Transports Canada, il présente plusieurs particularités novatrices, dont un dispositif élévateur hydraulique modulaire autonome pour fauteuils roulants, quatre places pour l'assujettissement de fauteuils roulants et une toilette entièrement accessible aux voyageurs dont la mobilité est

réduite ou qui ont une déficience visuelle. Cette toilette est munie de portes à bouton-poussoir, d'un robinet actionné par un capteur infrarouge et d'une cuvette pivotante, ce qui permet de l'aborder par la gauche ou la droite. De plus, le chauffage, la climatisation, la ventilation et la suspension de cet autocar ont été améliorés pour le plus grand confort des voyageurs.

Certaines limites provinciales de longueur et de poids empêchent ces autocars de rouler sur la plupart des routes canadiennes. Quelques



## Message du Ministre des Transports

Alors que la décennie internationale des personnes handicapées tire à sa fin, nous voici en mesure de dresser un bilan positif des progrès réalisés au chapitre de l'accessibilité à notre réseau de transport. Aussi, le moins que l'on puisse dire, c'est que ces dix dernières années ont fait la preuve du besoin d'un système intégré de transport accessible pour tous les Canadiens et toutes les Canadiennes. Qu'ils se déplacent par bateau, train, autobus, voiture ou par avion, des millions de voyageurs sont à même de constater l'importance des transports dans leur vie quotidienne.

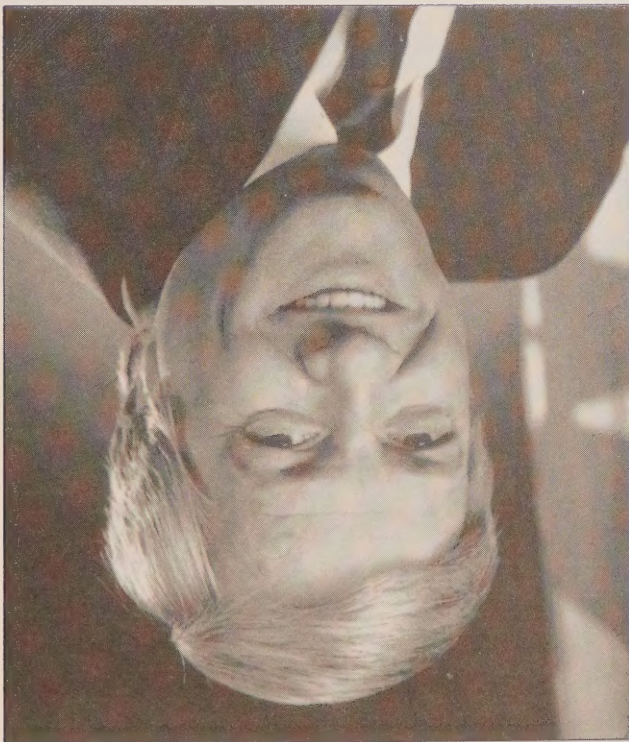
Bien que notre objectif d'une accessibilité complète soit maintenant mieux compris, il subsiste encore de nombreux obstacles.

À titre de ministre des Transports, je

vux souligner mon engagement personnel à rendre le système de transport canadien aussi sûr et accessible que possible. Le gouvernement fédéral entend éliminer les obstacles par des initiatives qui donneront à tous les Canadiens et Canadiennes une plus grande accessibilité aux différents modes de transport. Un secteur des transports qui nous sert adéquatement contribue par le fait même à notre prospérité économique et sociale.

Sur la scène internationale, le Canada, par l'entremise du Centre de développement des transports, a fait largement connaître ses réalisations technologiques, et ce n'est vraiment qu'un début. L'application de ces techniques commande des à présent une attention pressante. Il faut toutefois reconnaître que l'accessibilité des transports demeure une

*Le ministre des Transports Jean Corbeil*



responsabilité partagée. En tant que chef de file dans ce domaine, Transports Canada invite l'industrie et les autres paliers de gouvernement à partager son engagement envers la population canadienne. L'importance de ce domaine dynamique s'accroît sans cesse. À l'heure actuelle, 13,3% de la population canadienne se compose de personnes handicapées et les données démographiques accusent un vieillissement rapide de la population. Manifestement, l'établissement d'un système de transport entièrement accessible représente un objectif commun. Dans le contexte des contraintes financières actuelles, je suis persuadé que le gouvernement fédéral, par des projets conjoints de coopération avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé, pourra garantir des niveaux de service satisfaisants visant la création d'un système de transport entièrement intégré et accessible, comprenant tous les modes de transport.



# ACCÈS DIRECT

Une publication pour les personnes  
handicapées et l'industrie des transports

Septembre 1991

